

Con questa ferrovia si viene a dare sollecito e sufficiente assetto al pubblico servizio ferroviario della Val di Sieve per ciò che si riferisce alle comunicazioni con l'alta Italia, in attesa di quella direttissima Bologna-Firenze, la costruzione della quale richiederà molti anni. E quando la direttissima sarà un fatto compiuto, la linea della Val di Sieve rimarrà sempre una linea sussidiaria di notevole importanza strategica e locale e sicuramente attiva. Ma con la costruzione della Borgo San Lorenzo-Pontassieve si compie altresì una tarda quanto provvida opera di giustizia riparatrice, perchè è bene ricordare che sette anni fa la Camera votava il progetto della costruzione della linea Faentina col tracciato Borgo San Lorenzo Pontassieve. Moltissimi interessi particolari, meschine preoccupazioni e manovre non del tutto legittime riuscirono poco dopo a far adottare un tracciato diverso, ma oggi finalmente la linea Faentina sta per avere lo sbocco naturale, logico e inevitabile su Pontassieve e noi, nella letizia dell'ora presente, vogliamo ben dimenticare l'ingiustizia fatta e i lunghi anni di attesa.

Per questi due segnalati benefici si abbia il ministro l'espressione sentita e sincera della pubblica gratitudine ed in particolar modo l'espressione della viva riconoscenza di quelle popolazioni della Valle di Sieve, delle quali credo, in questo momento, di essere il modesto ma sicuro interprete.

PRESIDENTE. L'onorevole Francesco Rota ha facoltà di dichiarare se sia soddisfatto della risposta data alla sua interrogazione al ministro dei lavori pubblici « per conoscere i suoi intendimenti in ordine alla costruzione della linea ferroviaria Motta-San Vito al Tagliamento ».

ROTA FRANCESCO. Ringrazio il ministro dei lavori pubblici per la risposta data alla mia interrogazione. Avrei però preferito che la linea Motta-San Vito fosse costruita direttamente dallo Stato, perchè si tratta di una linea brevissima, di costo assai modesto, ma che risponde in modo mirabile ai supremi interessi dello Stato. La legge del 29 luglio 1879 dichiarava la Motta-San Vito trasversale della Portogruaro-Casarsa e ne indicava quindi il congiungimento in un punto intermedio della medesima. Sono passati da allora quasi 30 anni e, ai voti delle popolazioni che, colla costruzione di questa linea, vedranno rifiorire il loro movimento economico, si sono

uniti i voti di tutti coloro che sono studiosi e solleciti degli interessi generali dello Stato.

La regione piana che attraverserà questa linea è regione fertile ed abitata da circa 50 mila persone. La linea è di facile costruzione e rende vitale il tronco che muore oggi a Motta. Ma ciò che mi spinge a caldeggiarne la costruzione, è la considerazione degli interessi di ordine generale. Infatti, usufruendo della direttissima Vicenza-Motta e della Spilimbergo-Gemona, la Motta-San Vito coopera ad abbreviare il percorso da Milano a Pontebba di circa 50 chilometri.

Con questa linea si apre una nuova arteria verso quella parte della monarchia austriaca dove sono maggiori i nostri traffici. Infatti dalla Pontebbana passano circa 250 mila tonnellate di merce all'anno, mentre dalla Cormons-Trieste ne passano solo 150 mila.

Il congiungimento quindi Motta-San Vito provvede di comunicazione ferroviaria una parte notevole del basso Friuli, completa in questa regione la rete ferroviaria dello Stato, per la Spilimbergo-Gemona e in avvenire per la Cividale-Canale, costituisce la linea più breve e diretta di congiunzione fra Milano e i punti più importanti della monarchia austro-ungarica e degli Stati balcanici.

Non parlo del grande interesse di ordine militare, perchè venne da tutti riconosciuto ed in modo completo provato.

Per ciò ringrazio di nuovo l'onorevole ministro e mi auguro che fra breve la Motta-San Vito sarà un fatto compiuto.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Gallini per dichiarare se sia soddisfatto.

GALLINI. Prendo a parlare, per ringraziare l'onorevole ministro di avere accolto le insistenze mie e di molti colleghi col portare il massimo del sussidio chilometrico ai servizi pubblici automobilistici a 800 lire, ma non posso dispensarmi dal fargli una raccomandazione, perchè se, pur aumentando i sussidi, rimanessero invariati i sistemi di attribuzione dei sussidi stessi, lo aumento diventerebbe inutile.

Mi spiego. C'è anche ora un sussidio di 500 lire che in molti casi sarebbe sufficiente, ma che non è mai stato accordato o, per dir meglio, su 26 concessioni è stato accordato due volte sole, cioè ad una linea di cinque chilometri e ad un'altra di 60 chi-